Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9110**

17. Wahlperiode 26. 03. 2012

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Petra Ernstberger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/8929 –

Stellenwert des Fahrradverkehrs für die Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Fahrradfahren ist eine gesunde und umweltfreundliche Alternative zum Auto und muss weiter gefördert werden. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP für die 17. Legislaturperiode heißt es: „Der Radverkehr stellt für uns einen wichtigen Bestandteil städtischer Mobilität dar“. In der aktuellen Studie Fahrrad-Monitor Deutschland 2011 – Deutsche fahren im Alltag gerne Fahrrad des Meinungsforschungsinstituts SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH, die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert wurde, ist das Verhältnis der Deutschen zum Fahrrad und zum Fahrradverkehr untersucht worden. Diese Studie weist eine wachsende Beliebtheit des Fahrradverkehrs in Deutschland, insbesondere in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern und vor allem bei Elektrofahrrädern, nach. Um den Radverkehr in Städten und auch in ländlichen Regionen und kleineren Städten attraktiver zu gestalten, zielen die wesentlichsten Folgerungen des Fahrrad-Monitors auf eine verbesserte Infrastruktur. Dazu zählen zusätzliche, sicherere und besser beleuchtete Radwege, Strecken mit Vorrang fürs Fahrrad sowie sichere Abstellanlagen. Der Fahrrad-Monitor hat außerdem eine Abnahme des subjektiven Sicherheitsgefühls der Radfahrerinnen und Radfahrer im Verkehr festgestellt.

1. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach der Verlagerung des Bereichs Radverkehr vom Referat SW 24 in das Referat UI 31 dort mit dem Thema Radverkehr befasst?

Im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sind im Referat UI 31 sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (darunter der Referatsleiter anteilig) mit dem Thema Radverkehr befasst.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 22. März 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Ist es im Vergleich mit der Zeit vor Verlagerung des Bereichs Radverkehr in das Referat UI 31 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu einer Stellenreduzierung gekommen?

   Wenn ja, wie begründet die Bundesregierung dies im Hinblick auf die Bedeutung des Fahrradverkehrs?

Im Vergleich mit der Zeit vor Verlagerung des Bereichs Radverkehr in das Referat UI 31 ist es zu einer geringfügigen Reduzierung des Personals gekommen. Nach Auffassung der Bundesregierung lässt jedoch die Höhe des Personalbestandes keine Rückschlüsse auf die Bedeutung der Aufgabe zu.

3. Sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Referat UI 31 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die mit dem Thema Radverkehr befasst sind, in einem befristeten Arbeitsverhältnis tätig?

   Wenn ja, wie viele sind dies und bis wann laufen die jeweiligen Arbeitsverträge?

Von den unter der Antwort zu Frage 1 genannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind zwei mit befristeten Arbeitsverträgen beschäftigt. Die Verträge laufen bis zum 31. Dezember 2012.

4. Wie will die Bundesregierung nach Auslaufen der befristeten Arbeitsverträge sicherstellen, dass die notwendigen Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs erfüllt werden?

Die Bundesregierung wird im Rahmen ihrer Personalorganisationshoheit sicherstellen, dass die notwendigen Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs erfüllt werden.

5. Wie hoch ist der jährliche Bedarf zur Finanzierung des Baus und der Unterhaltung von Radwegen an Bundesstraßen?

Die Länder meldeten in den vergangenen Jahren jährlich einen Bedarf für den Bau von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen (einschließlich Erhaltungsarbeiten an vorhandenen Radwegen) von rund 100 Mio. Euro an.

6. Plant die Bundesregierung, die Mittel für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen bei der Aufstellung des Entwurfs für den Bundeshaushalt 2013, nach den Kürzungen 2011 und 2012, wieder zu erhöhen?

Zu Überlegungen im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsentwurfs nimmt die Bundesregierung nicht Stellung.

7. Wie will die Bundesregierung den Ausbau einer fahrradgerechten Infrastruktur fördern, um die Verkehrsprobleme in Großstädten und in ländlichen Regionen zu lösen und den CO_2-Ausstoß zu reduzieren?

8. Wie unterstützt die Bundesregierung die Bestrebungen vieler deutscher Städte, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen kontinuierlich zu erhöhen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des föderalen Systems und des Subsidiaritätsprinzips sind grundsätzlich die Länder und Kommunen für die Förderung des Radverkehrs zuständig. Aufgabe des Bundes ist es, die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs vor Ort zu schaffen: Der Bund fördert den Radverkehr daher in seiner Zuständigkeit als Gesetzgeber, als Baulastträger für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen sowie bei der Ertüchtigung von Betriebswegen entlang von Bundeswasserstraßen. Er wirkt zudem im Zusammenhang mit seiner Verantwortung für eine nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik mit dem Nationalen Radverkehrsplan als Impulsgeber, Moderator und Koordinator. Im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode ist festgelegt, dass der Nationale Radverkehrsplan weiterentwickelt werden soll. Ein entsprechender Entwurf wird zurzeit im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet.

9. Wie hoch ist der Anteil der Haushaltsmittel, die nach dem Entflechtungsgesetz an die Bundesländer gezahlt werden, die für Radverkehrsmaßnahmen aufgewendet werden?

Da ein Mitteleinsatz nach bundesrechtlichen Förderkriterien und Fördervoraussetzungen (§§ 2, 3 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes a. F.) nicht mehr vorgegeben ist, haben die Länder hinsichtlich der konkreten Verwendung der Entflechtungsmittel eigene gesetzliche Regelungen geschaffen. Der jährliche Bericht der Länder über die zweckgerechte Verwendung der Mittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden gemäß der Verordnung zur Durchführung des Entflechtungsgesetzes enthält nur die tabellarische Darstellung der geförderten Maßnahmen (allgemeine Programmbeschreibung) und die Höhe der geleisteten Zahlungen. Eine nähere Aufschlüsselung der Mittelverwendung, wie z. B. für „Anlagen des Fahrradverkehrs“, ist hieraus nicht möglich.

10. Sieht die Bundesregierung Nachteile für den Fahrradverkehr, wenn die Zweckbindung bei der Förderung mit Haushaltsmitteln der Gemeindeverkehrsfinanzierung nach dem Entflechtungsgesetz ab 2014 wegfällt, und wenn ja, welche Nachteile sind das?

Nach Artikel 143c Absatz 3 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) besteht ab dem Jahr 2014 nur noch eine investive Zweckbindung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz. Eine Änderung dieser Bestimmung ist nicht vorgesehen. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die Entflechtungsmittel auch nach 2013 in den bisherigen Aufgabenbereichen eingesetzt werden. Im Übrigen ist es Sache der Länder, die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel im gebotenen Maß für den Fahrradverkehr einzusetzen.

11. Welche Vorschläge erarbeitet die Bundesregierung derzeit, um den Fahrradverkehr über das Jahr 2019 hinaus zu fördern, wenn die Haushaltsmittel gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. Entflechtungsgesetz 2019 komplett wegfallen?

Über eine Förderung des Fahrradverkehrs nach dem Jahr 2019 wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein.

12. Was wurde von der Bundesregierung konkret unternommen, um die Aussagen im Weißbuch Innenstadt, Kapitel 2.5 „Mobilität in Innenstädten“, in Bezug auf Fahrradverkehr (u. a. „Wichtige Bausteine hierfür sind attraktive Fuß- und Radwegenetze …“, „… dass Fuß und Fahrrad immer mehr zum „Nahverkehrsmittel“ Nummer 1 für kurze Strecken werden“, „… sollten entsprechende Infrastrukturen ausgebaut und gleichzeitig die Belange der Verkehrssicherheit berücksichtigt werden“) umzusetzen?

Der Bau von Fuß- und Radwegen ist grundsätzlich aus Mitteln aller Städtebauförderungsprogramme förderfähig. Voraussetzung ist, dass die Wege in einem Städtebaufördergebiet liegen. Die Kommunen stellen hierfür entsprechende Anträge beim Land, welches über die Bewilligung der Maßnahmen entscheidet. Der Bund stellt im Jahr 2012 den Ländern 455 Mio. Euro Programmmittel für die Städtebauförderung bereit. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

13. Welche konkreten Pläne hat die Bundesregierung, um den Verbund zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Nah- und Fernverkehr zu stärken?

Die Gestaltung des Angebots im Schienenpersonenfernverkehr, auch für die Mitnahme von Fahrrädern, ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Schienenpersonennahverkehr ist die Aufgaben- und Finanzverantwortung zum 1. Januar 1996 an die nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger übergegangen. Dem steht nicht entgegen, dass die Weiterentwicklung der Intermodalität von Rad- und Eisenbahnverkehr ein wichtiges Ziel der Bundesregierung bleibt, an dessen Verwirklichung sie im partnerschaftlichen Kontakt mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Ländern kontinuierlich arbeitet.

Im Übrigen wird auf die Entscheidungen des Ausschuss für die Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zur Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

14. Wie wird von der Bundesregierung eine bessere Verknüpfung von öffentlichen Personennahverkehr mit Fahrrädern bzw. Leihrädern gefördert?

Mit dem Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ fördert der Bund vorbildliche und attraktive Lösungen für den Umweltverbund. Ein Schwerpunkt des Modellversuchs liegt in der Kombination von Leihfahrrädern mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Hierdurch sollen Klima und Umwelt geschont, die Gesundheit gefördert sowie Benzinkosten und Zeit gespart werden. Für die Jahre 2009 bis 2012 hat der Bund daher bis zu 12,7 Mio. Euro im Rahmen eines bundesweiten Wettbewerbs zur Verfügung gestellt. Unter 44 Bewerbungen wurden insgesamt fünfzehn Projekte als besonders innovativ ausgezeichnet und davon die ersten acht zur Förderung ausgewählt.

15. Was hat die Bundesregierung zur Stärkung des Verbundes zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Nah- und Fernverkehr bisher konkret unternommen, bzw. welche Projekte der Länder hat die Bundesregierung bisher unterstützt?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 verwiesen.

16. Wie plant die Bundesregierung, die bestehenden erfolgreichen Vernetzungsinstrumente, wie zum Beispiel den entsprechenden Bund-Länder-Arbeitskreis, den Beirat Radverkehr und die Fahrradkommunalkonferenz zu stärken und weiterzuentwickeln?

Die Bundesregierung wird die genannten Vernetzungsinstrumente im Rahmen der Umsetzung des neuen Nationalen Radverkehrsplans weiterentwickeln. Dieser wird zurzeit erarbeitet.

17. Wie plant die Bundesregierung, das Radnetz Deutschland (D-Routen) länderübergreifend zu stärken, wie es Experten fordern?

Die Bundesregierung hat mit einem Pilotprojekt zur D-Route 3 („Länderübergreifender Ausbau und Vermarktung der Fernradroute D3/R1“) wichtige Impulse für eine länderübergreifende Koordinierung des „Radnetzes Deutschland“ gesetzt. Im Rahmen des Projektes finden derzeit intensive Diskussionen über ein Konzept zur Koordinierung des gesamten Radnetzes Deutschland statt. Über konkrete Schritte wird zeitnah entschieden.

18. Welche Aktivitäten plant die Bundesregierung, um elektrounterstützte Fahrräder bis 25 km/h (Pedelecs) verstärkt in die Förderung der Elektromobilität zu integrieren?

Im Rahmen von übergreifenden Verkehrskonzepten sind Pedelecs ein integraler Bestandteil der Forschungsaktivitäten der Bundesregierung im Bereich Elektromobilität. Im Bereich der Pedelecs, die bereits Marktreife erreicht haben, liegt der Schwerpunkt der Förderung im Gegensatz zu anderen Bereichen nicht so sehr auf Forschung und Entwicklung neuer Technologien, sondern eher auf Lösungen zur Einbindung in intermodale Verkehrskonzepte, den ordnungsrechtlichen Fragen und den sich im Alltagsgebrauch ergebenden infrastrukturellen Herausforderungen, z. B. in Verbindung mit öffentlichen Ladeinfrastrukturen.

Im Rahmen des Förderprogramms „Elektromobilität in Modellregionen“ hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von 2009 bis 2011 in acht Modellregionen die Alltagsnutzung von Elektrofahrzeugen, insbesondere unter den Gesichtspunkten Anwenderfreundlichkeit, Umweltauswirkungen und Praxistauglichkeit erforscht. Von knapp 2 500 eingesetzten Fahrzeugen waren rd. 600 Pedelecs.

19. Was unternimmt die Bundesregierung, um für das gesunde Fahrradfahren zu sensibilisieren, insbesondere mit Blick auf bestehende psychomotorische Defizite bei Kindern?

Nach Auffassung der Bundesregierung stellt Fahrradfahren ein wichtiges Handlungsfeld in der gesundheitlichen Prävention dar. Bereits Kinder können davon profitieren. Gerade das Fahrradfahren zählt zu den wichtigen Bewegungsformen im Alltag, mit der die Kreislauffunktion verbessert, das Immunsystem gestärkt und allgemein die motorischen Fähigkeiten unterstützt werden können und

Mit dem Nationalen Aktionsplan „IN FORM – Deutschlands Initiative für gesunde Ernährung und mehr Bewegung“ verfolgt die Bundesregierung das Ziel, das Bewegungs- und Ernährungsverhalten von Kindern und Erwachsenen nachhaltig zu verbessern. Eine Vielzahl von Maßnahmen fokussiert auf die Förderung der Alltagsbewegung; ebenso sind Kinder und Jugendliche eine wich-

tige Zielgruppe (www.in-form.de). Mit einem gemeinsamen Grundsatzpapier „Bewegungsförderung als notwendiger Bestandteil in Prävention und Gesundheitsförderung“, auf das sich alle maßgeblichen Fachgesellschaften und Expertinnen bzw. Experten aus den Bereichen Gesundheitsförderung und Sport verständigt haben, wird diese Bedeutung unterstrichen. Auch hierbei wird mittelbar für das Fahrradfahren geworben.

Seit mehreren Jahren befasst sich die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, eine Behörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit, mit den Themenschwerpunkten Bewegung, Ernährung und Stressbewältigung. Kinder und Jugendliche sind dabei die prioritäre Zielgruppe. Mit der Kampagne „Gut drauf“ für Kinder und Jugendliche liegen ganzheitliche Ansätze vor, die gesundheitsförderliche Angebote in den Lebensalltag von jungen Menschen integrieren und zu mehr Bewegung im Alltag motivieren (www.bzga.de).

20. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass auch Kinder aus prekären Verhältnissen mit sichereren Fahrrädern radeln können (siehe Frage 16 zur Notwendigkeit), und welche Fördermöglichkeiten sieht sie?

Soweit mit „prekären Verhältnissen“ der Bezug von Leistungen nach dem Zweiten und Zwölften Buch Sozialgesetzbuch (SGB II, SGB XII) gemeint ist, gilt bezüglich der Anschaffung und Nutzung von Fahrrädern, dass sowohl Kauf als auch Wartung, Reparatur und Ersatzteile von Fahrrädern bei Erwachsenen wie auch bei Kindern und Jugendlichen regelbedarfsrelevant sind und dementsprechend in die nach SGB II und SGB XII gewährten Regelbedarfe eingehen. Bei diesen Regelbedarfen handelt es sich um einen zur freien Verfügung gewährten Geldbetrag. Einzelne Verwendungszwecke werden nicht vorgegeben und würden die Konsumfreiheit der Leistungsbezieher einschränken. Vorgaben von Sicherheitsstandards beim Kauf von Fahrrädern und deren Zubehör sind daher im Rahmen der Regelbedarfsermittlung nicht möglich. Hier gelten vielmehr die einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrszulassungsordnung.

21. Welchen Stellenwert räumt die Bundesregierung dem Schutz und der Sicherheit von Fahrradfahren in der Stadt und in den ländlichen Räumen ein, und welche konkreten Maßnahmen setzt sie dafür um?

Die Bundesregierung räumt dem Schutz und der Sicherheit von Fahrradfahrern einen hohen Stellenwert ein. So finanziert der Bund beispielsweise Aktionen der Deutschen Verkehrswacht und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats zur Fahrradsicherheit und zum freiwilligen Tragen von Fahrradhelmen und treibt gemäß ihrer Zuständigkeit den Radwegebau voran (siehe auch die Antwort zu den Fragen 7 und 8).

22. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e. V. (ADFC) nach dem verstärkten Einsatz von Überlebenstechniken (technischer Schutz in Kraftfahrzeugen, (wie z. B. Abbiege- und Bremsassistent für Lkw, Außenairbag, etc.), um Fahrradfahrer künftig besser vor schweren Verletzungen zu bewahren oder typische Unfälle ganz zu verhindern?

Die Bundesregierung steht im Dialog mit dem ADFC und nimmt dessen Anregungen für eine weitere Erhöhung des Schutzes für Fahrradfahrer sehr ernst.

Neben der Verbesserung der aktiven Sicherheit setzt man sich für eine Weiterentwicklung der passiven Sicherheit ein. Dazu gehört beispielsweise die Ent-

wicklung eines Prüfverfahrens zum Schutz von Radfahrerinnen und Radfahrern bei Kollisionen mit einem Pkw ebenso wie die nochmalige Vergrößerung des Sichtfeldes für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer zur Minimierung des „Toten Winkels“ in den geltenden internationalen Vorschriften. Außerdem wird die Bundesregierung im Frühjahr 2012 Hersteller, Verbände sowie Vertreterinnen und Vertreter der Wissenschaft unter Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen zu einem „Runden Tisch Assistenzsysteme bei Nutzfahrzeugen“ einladen.

23. Welche (technischen) Möglichkeiten (außer Fahrradhelmen) sieht die Bundesregierung, um Fahrradfahren sicherer zu machen?

Die Fahrradbeleuchtung ist zur Erkennung der Fahrradfahrer durch andere Verkehrsteilnehmer von großer Bedeutung. Schlecht wirkende Beleuchtungsanlagen, wie schwergängige Dynamos, die vom Fahrer nicht aktiviert wurden oder bei bestimmten Witterungen zum Teil nicht funktionieren, sowie im Stillstand erlöschende Beleuchtungsanlagen tragen erheblich dazu bei, dass Fahrräder bei Dunkelheit nicht erkannt werden. Eine Verbesserung der Fahrradbeleuchtung kann einen wichtigen Beitrag leisten, um das Unfallrisiko für Radfahrer zu senken.

Die Bundesregierung hat daher den Fachausschuss Kraftfahrtechnik (FKT) beauftragt, einen Entwurf zur Änderung von § 67 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zu erarbeiten, in dem auch der aktuelle Stand der Technik Berücksichtigung findet. Derzeit arbeiten die Experten des Sonderausschusses Lichttechnik an einem Änderungsentwurf.

Hinsichtlich der Weiterentwicklungen im Bereich der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

24. Plant die Bundesregierung die Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrerinnen und -fahrer?

a) Wenn ja, wie begründet sie dies, und wann legt sie einen entsprechenden Gesetzentwurf vor?

b) Wenn nein, warum lehnt sie eine solche Helmpflicht ab?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 41 der Kleinen Anfrage „Verkehrssicherheit im Radverkehr“ (Bundestagsdrucksache 17/8560) wird verwiesen.

25. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Empfehlung des 50. Verkehrsgerichtstages, Fahrräder mit Trethilfe, einem elektromotorischen Hilfsantrieb, einer maximalen Nenndauerleistung von 250 Watt, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen von 25 km/h oder beim Abbruch des Mittretens unterbrochen wird, auch als Fahrräder zu behandeln, wenn sie über eine Anfahr- oder Schiebehilfe bis 6 km/h verfügen?

26. Wann wird die Bundesregierung die rechtlichen Voraussetzungen schaffen, damit die in Frage 25 beschriebenen Fahrräder mit Trethilfen rechtlich als Fahrräder behandelt werden?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung plant, Fahrräder mit Trethilfe (Elektrofahrräder), die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 250 Watt ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird, national als Fahrräder einzustufen. Diese dürfen dann auch über eine Anfahr- oder Schiebehilfe verfügen, die die Elektrofahrräder auch ohne Treten bis zu einer Geschwindigkeit von max. 6 km/h beschleunigt. Hierfür sind Anpassungen im Straßenverkehrsrecht erforderlich. Die Bundesregierung bereitet derzeit die entsprechenden Rechtsänderungen vor.

27. Plant die Bundesregierung, nach der Zunahme der Geschwindigkeit von Fahrradfahrern, neue Ordnungsregelungen für den Bereich Fahrradverkehr (Beispiel Führerscheinpflicht für Fahrradfahrer)?

Der Bundesregierung liegen keine gesicherten Erkenntnisse über eine deutschlandweite Zunahme der Geschwindigkeiten von Fahrradfahrern vor. Eine Änderung der Verhaltensregeln für Fahrradfahrer ist schon vor diesem Hintergrund nicht geplant. Die Systematik des deutschen Fahrerlaubnisrechts ist im Übrigen auch nicht dafür geeignet, eine Fahrerlaubnis für Fahrradfahrer einzuführen. Dies ist nach Auffassung der Bundesregierung auch nicht erforderlich, weil Regelverstöße von Radfahrern in der Regel nicht auf mangelnder Kenntnis der Vorschriften beruhen. Eine Fahrerlaubnispflicht wäre vielmehr als Zugangshemmnis kontraproduktiv für die Förderung des Radverkehrs.

28. Wie positioniert sich die Bundesregierung angesichts des zunehmenden Radverkehrs zu einer Senkung der Regelhöchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich auf Tempo 30 km/h?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 25 der Kleinen Anfrage „Verkehrssicherheit im Radverkehr“ (Bundestagsdrucksache 17/8560) wird verwiesen.

Ergänzend wird zur Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen auf die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen verwiesen.

29. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, eine Versicherungspflicht und eine Helmpflicht für E-Bikes einzuführen, die mehr als 25 km/h Geschwindigkeit erreichen?

Da es sich bei den in Rede stehenden E-Bikes um Kleinkrafträder und damit um Kraftfahrzeuge handelt, besteht eine Versicherungspflicht gemäß § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes bereits jetzt. Diese ist zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden auch nicht entbehrlich.

Die Helmtragepflicht ist in § 21a Absatz 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung geregelt. Danach muss derjenige, der Krafträder oder offene drei- oder mehrrädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf ihnen mitfährt, während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen. Es besteht damit auch für diese E-Bikes eine Helmpflicht.

30. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Forderung, angesichts eines hohen Verletzungsrisikos, eine Altersgrenze von mindestens 15 Jahren für die Nutzung von E-Bikes einzuführen und bei Alkohol am Lenker, die gleichen strengen Limits wie für Autofahrer vorzuschreiben?

Wegen der Vielfalt der angebotenen „E-Bikes“ – auch mit unterschiedlicher maximaler Nenndauerleistung – ist eine fahrerlaubnisrechtliche Differenzierung geboten. Insofern wird auf die Empfehlung des 50. Deutschen Verkehrsgerichtstages zum Arbeitskreis VI verwiesen, die vom BMVBS grundsätzlich mitgetragen und umgesetzt wird.

Nach der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) begründet bereits heute die Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad mit einem Alkoholpegel von mindestens 1,6 Promille Zweifel an der Kraftfahreignung. Die Fahrerlaubnisbehörde kann in solchen Fällen zur Überprüfung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen eine medizinisch-psychologische Untersuchung anordnen (§ 13 Nummer 2c FeV).

Unabhängig davon macht sich nach § 316 des Strafgesetzbuchs auch strafbar, wer im Verkehr ein Fahrrad führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage ist, dieses sicher zu führen.

31. Will die Bundesregierung eine bundeseinheitliche Lösung zu den schnellen Pedelecs mit einer Unterstützung der Radfahrenden bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h schaffen, um die rechtlichen Behandlungen dieser Fahrräder, z. B. bei der Frage der Fahrerlaubnispflicht, zu vereinheitlichen, und wenn ja, wie will sie dies rechtlich ausgestalten?

32. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Empfehlung des 50. Deutschen Verkehrsgerichtstages, diese bis zu 45 km/h schnellen Pedelecs als Kleinkrafträder zu behandeln, mit Führerschein-, Versicherungs- und Helmpflicht, und wird die Bundesregierung die rechtlichen Grundlagen schaffen, um diese Pedelecs als Kleinkrafträder zu behandeln?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sogenannte schnelle Pedelecs, die mit Motorunterstützung oder im reinen Motorbetrieb Geschwindigkeiten von bis zu 45 km/h erreichen, sind bereits nach geltendem Recht Kleinkrafträder (§ 2 Nummer 11 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Der Einsatz und die Benutzung dieser Kraftfahrzeuge erfolgt mit allen rechtlichen Konsequenzen des geltenden Rechts, wie z. B. der Schutzhelmtragepflicht, der Versicherungspflicht oder der Fahrerlaubnispflicht, siehe auch Antwort zu Frage 29.

33. Wie positioniert sich die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zu der Tatsache, dass der E-Motor der bis zu 45 km/h schnellen Pedelecs bei steigender Drehzahl immer weniger unterstützende Funktion entwickelt und nicht wie ein Moped auf 45 km/h beschleunigen und dieses Tempo halten kann, dass also solche Pedelecs nicht mit Kleinkrafträdern zu vergleichen sind?

Diese Fahrzeuge fallen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24/EG über die Typgenehmigung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen. Diese Richtlinie, die von den Mitgliedstaaten verbindlich anzuwenden ist, regelt, dass diese bis zu 45 km/h schnellen Pedelecs als Kleinkrafträder einzustufen sind. Die Tatsache, dass die Leistung des Antriebsmotors mit zunehmen-

der Fahrgeschwindigkeit abnimmt, ist für die Einstufung dieser Fahrzeuge als Kleinkraftrad nicht relevant.

34. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Tatsache, dass die gegenwärtig vorhandenen Fahrradhelme für einen Aufprall mit Geschwindigkeiten unter 20 km/h ausgelegt sind, bei Fahrten mit hoher Geschwindigkeit oder bei einem Zusammenprall mit einem fahrenden Auto keinen wirksamen Schutz bieten, Motorradhelme andererseits wegen ihres hohen Gewichts und schlechter Belüftung für Pedelecfahrer ungeeignet sind, da diese aus eigener Kraft treten müssen, und hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Helmtragepflicht für bis zu 45 km/h schnelle Pedelecs für zweckmäßig?

Dazu wird zunächst auf die Antworten zu den Fragen 29, 32 und 33 verwiesen. Liegen die Voraussetzungen des § 21a Absatz 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung vor, muss ein geeigneter Schutzhelm während der Fahrt getragen werden. Geeignet sind insbesondere amtlich genehmigte Schutzhelme, die entsprechend ECE-Regelung Nummer 22 gebaut, geprüft, genehmigt und mit dem nach ECE-Regelung 22 vorgeschriebenen Genehmigungszeichen gekennzeichnet sind. Für solche Kraftfahrzeuge sind Fahrradhelme nicht geeignet.

Unabhängig von der Antriebsart, durch Treten oder durch Treten mit elektrischer Unterstützung, bietet ein Fahrradhelm beim Radfahren im Falle eines Zusammenpralls ein deutlich höheres Schutzniveau als ohne. Dies zeigt sich signifikant bei der Analyse von Fahrradunfällen bei Betrachtung der Schwere der jeweils aufgetretenen Kopfverletzungen. Bei Verwendung eines Fahrradhelms treten schwere Kopfverletzungen erst bei deutlich höheren Geschwindigkeiten auf. Bei den aktuellen im Markt verfügbaren Fahrradhelmen handelt es sich im Allgemeinen um Lösungen, die sowohl der Schutzwirkung als auch dem Tragekomfort gerecht werden. Eine Erhöhung der Schutzwirkung geht zwangsläufig mit einer Verschlechterung im Komfort einher, z. B. durch erhöhte Masse, welches negative Auswirkungen auf die Akzeptanz und die Nutzung eines Schutzhelmes hätte. In jedem Fall bedeutet auch das Tragen eines Schutzhelmes, dessen Tragen unter den gegebenen Umständen eine Kompromisslösung darstellt, einen deutlichen Sicherheitsgewinn.

35. Wie unterstützt die Bundesregierung die Weiterentwicklung von Fahrradhelmen, insbesondere unter dem Aspekt, dass für die Nutzung von elektrisch unterstützten Fahrrädern an den Kopfschutz besondere Anforderungen zu stellen sind?

Die Bundesregierung teilt die Auffassung nicht, dass für die Nutzung von elektrisch unterstützten Fahrrädern an den Kopfschutz besondere Anforderungen zu stellen sind.

36. Wird sich die Bundesregierung für die Beibehaltung der 250-Watt-Begrenzung in der neuen europäischen Betriebserlaubnisverordnung einsetzen, wie es der 50. Deutsche Verkehrsgerichtstag empfohlen hat?

Die Bundesregierung setzt sich bereits bei den derzeit in Brüssel laufenden Verhandlungen zur neuen EU-Rahmenverordnung über die Genehmigung von zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen mit Nachdruck dafür ein, dass die Leistungsgrenze von 250 Watt für Elektrofahrräder, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, beibehalten werden soll.

37. Wie wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, die Beteiligung der Pedelecs an Verkehrsunfällen bei der Unfallaufnahme gesondert zu erfassen und wissenschaftlich auszuwerten, um konkrete Aussagen über das Unfallrisiko der Fahrer von Pedelecs und E-Bikes zu erhalten und dem Gesetzgeber die Ergreifung gezielter Maßnahmen zu ermöglichen?

Die amtliche Unfallstatistik trägt der zunehmenden Ausdifferenzierung der Verkehrsmittel Rechnung und wird zukünftig die Art der Verkehrsbeteiligung differenzierter erfassen. Spätestens ab dem Jahr 2014 wird bundesweit eine Unterscheidung zwischen Fahrrädern, Pedelecs oder E-Bikes möglich sein.

38. Wird die Bundesregierung eine bundeseinheitliche Verwaltungspraxis für eine Sondernutzungserlaubnis für die Nutzung öffentlicher Straßen durch sog. Bierbikes schaffen, und wenn ja, wann?

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat mit Urteil vom 23. November 2011 – Az. 11 A 2511/10 – entschieden, dass es sich bei Nutzung eines Partybikes (in der Anfrage als Bierbike bezeichnet) im öffentlichen Straßenraum um Sondernutzung handelt, weil die Zweckbestimmung der Verkehrsvorgänge mit dem Partybike verkehrsfremd ist. Anders lautende gerichtliche Entscheidungen sind hier nicht bekannt. Schon deshalb wird unabhängig von der Frage der Zuständigkeit des Bundes kein Bedarf für die Sicherstellung einer bundeseinheitlichen Verwaltungspraxis für die Nutzung eines Partybikes im öffentlichen Straßenraum gesehen. Die Zuständigkeit des Bundes könnte allenfalls für Bundesfernstraßen bestehen, wobei innerörtlich Artikel 28 Absatz 2 GG (Selbstverwaltungsgarantie der Städte und Gemeinden) zu beachten wäre.

39. Wie positioniert sich die Bundesregierung zum freiwilligen Anbringen kostenloser Kennzeichen an Fahrrädern, die in einer zentralen Datenbank registriert werden, zur Verbesserung und Erhöhung der Sicherheit im Fahrradverkehr und zur Vorbeugung von und zur Erhöhung der Aufklärungsquoten bei Fahrraddiebstahl?

Das BMVBS begrüßt alle Initiativen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Vorbeugung von Fahrraddiebstahl beitragen. Daher steht das BMVBS allen Projekten offen gegenüber, die insoweit Vorteile erwarten lassen. Eine freiwillige Kennzeichnung von Fahrrädern, die in privater Trägerschaft erfolgt, könnte solche Vorteile haben.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333